أمارابك: *مجلة علمية محكمة تصدر عن الأكاديمية الأمريكية العربية للعلوم والتكنولوجيا* www.amarabac.com
المجلد الخامس، العدد الخامس عشر (2014). ص ص 157-168

أثر انشاء خطوط النقل بالسكك الحديدية على التجارة الخارجية السعودية

الفاتح محمد عثمان مختار*

الملخص: تناول هذا البحث بالوصف والتحليل أثر انشاء خطوط النقل بالسكك الحديدية على التجارة الخارجية السعودية، مبيناً لمفهوم اقتصاديات النقل وأهميته، وموضحاً لمشروعات خطوط النقل الحديدية الجاري انشائها بالمملكة، ومحللاً لآثار هذه المشروعات على التجارة الخارجية السعودية. وجاءت أهم النتائج التي توصل إليها البحث أن المشروعات التي شرعت المملكة في إنجازها تتمثل في الجسر البري لنقل البضائع والمسافرين ويربط البحر الأحمر بالخليج العربي، ومشروع خط الحرمين السريع لخدمة الحجاج والمعتمرين، ثم مشروع خط الشمال الذي يخدم مناطق الجوف وحائل والقصيم والمجمعة، ويعد المستقبل الاقتصادي لصناعة التعدين السبب الأساسي في بناء ميناء كبير لتصدير الخامات المعدنية كالفوسفات والبوكسايت وغيرها. كما أوضحت النتائج أن عدد حاويات السفن التي سيتم نقلها عبر الجسر البري في عام 2015 تقدر بحوالي 700 ألف حاوية مع إمكانية زيادة هذا العدد بنسبة تفوق المائة في المائة مما يعني ان عدد الرحلات اليومية للقطارات سيناهز الست عشرة رحلة. كما أبرزت النتائج أيضاً أن انشاء خطوط النقل بالسكك الحديدية بالمملكة تسهم في خفض تكلفة إنتاج السلع التصديرية ويزيد من فرص منافستها في الأسواق العالمية، كما تقلل من تكاليف السلع المستوردة من الخارج لتصل للمستهلك الداخلي بأثمان مناسبة ومعقولة، الأمر الذي يجعل من تجارة المملكة الخارجية تتمتع بمزايا نسبية تستفيد منها الدولة السعودية والمواطن السعودي.

الكلمات المفتاحية: اقتصاديات النقل، خطوط النقل، السكك الحديدية، التجارة الخارجية السعودية.

The impact of the Railroads Construction on Saudi Foreign Trade

Elfatih M. Osman Mukhtar

Abstract: This research offers a descriptive and analysis for the impact of the Railway Lines Construction on Saudi Foreign Trade. It advances understanding of railway lines economies concept, its significance and demonstrates the ongoing rail lines projects throughout the kingdom. It also analyzes the impacts of these projects on foreign trade. The findings of this research reveal that the projects initiated by the kingdom represented in the land bridge to transport passengers and cargo, and connects the Red Sea and the Arabian Gulf. Moreover, Haramain High railway line project for pilgrims service and North line project, which serves areas of Al-Jouf, Hail, Qassim and Majmaah. This is considered the economic future of the industry of mining and the main motive for building major port to export raw materials such as phosphate, bauxite and others. The results also showed that the number of container ships that will be transported across the land bridge in 2015 is estimated at about 700 thousand containers with the possibility of increasing by more than 100%, which means that the number of daily trains trips range of up to sixteen trips. It also highlighted that building railway lines in the Kingdom contributes to reduce the cost of production of goods required for export and increase the chances of their competition in the global markets. In addition, it reduces the cost of imported goods for local consumption with appropriate and reasonable price. This makes foreign trade develop in kingdom for the benefit of the state and the citizen of Saudi Arabia.

Keywords: Transport economics, Railroads, Railways, Saudi Arabia's foreign trade.

* أستاذ الاقتصاد المساعد، كلية الاقتصاد والإدارة، جامعة القصيم، المملكة العربية السعودية، drelfatih@hotmail.com.

مقدمة:

تعد اقتصاديات النقل من أهم الركائز الأساسية لأي اقتصاد حديث، ذلك أن دعم وسائل المواصلات والنقل يسهم في تحقيق المنفعة والمصلحة الاجتماعية. وللنقل أهمية كبيرة في اقتصاديات الإنتاج، فالعديد من المنتجات تحتاج غالباً لمواد أولية أو وسيطة توجد في أماكن جغرافية متفرقة، ومن ثم تتفاوت تكلفة أي منتج حسب الأماكن التي يتم منها الحصول على عناصر هذا المنتج. من هنا يتضح لنا أهمية قطاع النقل واقتصادياته في أي نشاط استثماري، ودرجة اعتماده على هذا القطاع الحيوي بشكل كلي أو جزئي (مختار الفاتح، 2006: 174).

كما يلعب قطاع النقل دوراً هاماً في عملية التنمية الاقتصادية حيث أنه يربط مراكز الإنتاج بتجمعات الاستهلاك وموانئ التصدير، ويساعد على تنمية المناطق التي تمر بها الطرق، ويوفر فرص عمل للعمالة في التخصصات العلمية والمهنية المختلفة.

ويتميز نشاط النقل بالسكك الحديدية بالعديد من الامتيازات من حيث قلة استهلاك الطاقة والمحافظة على البيئة وتركيز وتثبيت الأسعار بالنقل داخل القطر، مما يؤدي لإبراز دور السكك الحديدية في التطور الاقتصادي والاجتماعي في البلاد. (العرض الاقتصادي، 2002: 60-61).

كما يتميز النقل بالسكك الحديدية بأنه يمثل أرخص أنواع الترحيل، ويحمل كميات كبيرة بأثمان قليلة مما يسهم في تخفيض تكلفة إنتاج السلع التصديرية لأقل حد ممكن، حيث يمثل النقل بالشاحنات زيادة في تكلفة إنتاج السلع المحلية والتصديرية (مختار الفاتح، 2005: 234).

كما أن انشاء خطوط نقل السكك الحديدية بالمملكة سيسهم في ظهور صناعات جديدة يمكن أن تنشأ وتظهر مع تكامل الشبكة مما يؤدي إلى تحريك عجلة النمو الصناعي وظهور سلع صادر جديدة يمكن أن تنافس في الأسواق الخارجية وبالتالي زيادة فرص المنافسة للمنتجات الجديدة مع المنتجات الأخرى القائمة، مما يعني مزيداً من النمو الاقتصادي والصناعي. كما أن انشاء هذه الخطوط سيسهل من الارتباط بشبكات السكك الحديدية القائمة والمتوقعة في دول الخليج والدول الشقيقة والصديقة على حد سواء وهو ما يعظم القيمة الاقتصادية لهذه المشروعات، كما تبرز أهمية هذا الأسلوب في التأثير على كلفة السلع المستوردة، ومن ثم تأثيرها على انسيابية التجارة الدولية من خلال تأثيره على مختلف الخدمات اللوجستية وأهمها عملية التخزين والتوزيع، إضافة إلى اختصار المسافة اللازمة لإتمام عملية النقل.

مشكلة البحث:

أدركت المملكة العربية السعودية أن وسيلة النقل بالسكك الحديدية من أهم وسائل النقل على الإطلاق لعلمها بأن هذا القطاع له مردود اقتصادي كبير على الدخل القومي والتجارة الخارجية، لذا شرعت في انشاء خطوط النقل بالسكك الحديدية لأهمية هذا المشروع الاقتصادية، ولمعاناة الدولة السعودية من تحمل أعباء مالية كبيرة لصيانة الطرق القائمة فقط بسبب الأعداد الهائلة للشاحنات التي تستخدمها، ويسبب النقل بالشاحنات زيادة في تكلفة إنتاج السلع التصديرية والمستوردة مما يقلل من فرص المنافسة بالنسبة للسلع المصدرة للأسواق الخارجية ويزيد من تكاليف السلع المستوردة للمستهلك الداخلي، كما تتسبب كثرة الشاحنات في تلوث البيئة وفي الاختناقات والحوادث المرورية والتي يمكن الحد منها عبر نقل البضائع بواسطة القطارات.

أهداف البحث:

سوف يهتم هذا البحث بإلقاء الضوء على الجوانب التالية:

1- التعرف على المشروعات التي تنوي المملكة تنفيذها فيما يتعلق بإنشاء خطوط النقل بالسكك الحديدية.
2- التعرف على عدد الرحلات اليومية المتوقعة للقطارات وكمية الحاويات المحملة بالبضائع التى سيتم نقلها عبر خطوط النقل الجديدة.

3- مدى مساهمة هذه الشبكة في تقليل الاختناقات والحوادث المرورية التي تسببها الشاحنات، وتغيير مفهوم المسافرين بالاعتماد على السيارات والطائرات.
4- مدى مساهمة هذه الشبكة في خدمة الحجاج والمعتمرين.
5- مدى أهمية هذه الشبكة للمصدرين وللناشطين في مجال إعادة التصدير.
6- التعرف على مدى تأثير انشاء هذه الشبكة على قطاع التجارة الخارجية السعودية.
7- مدى مساهمة هذه الشبكة في رفع معدلات النمو الاقتصادي للمملكة.

فرضيات البحث:

1- سيؤدي انشاء شبكة النقل بالسكك الحديدية إلى تخفيف التكاليف الباهظة لصيانة الطرق، وتخفيض تكلفة إنتاج السلع التصديرية.
2- انشاء شبكة النقل الحديدية يزيد من فرص المنافسة لسلع الصادر السعودية في الأسواق الخارجية، ويقلل من تكاليف السلع المستوردة ويجعلها تصل للمستهلك الأخير بأثمان مناسبة.
3- تساهم انشاء شبكة النقل الحديدية في تخفيف الضغط والازدحام على الطرق وتحد من التلوث الناجم من عوادم السيارات والشاحنات.
4- انشاء شبكة النقل الحديدية سيقلل من الضغط على ميزان المدفوعات السعودي.

منهجية البحث:

سوف يقوم هذا البحث على المنهج الوصفي التحليلي بوصف وتحليل أثر انشاء خطوط النقل بالسكك الحديدية على التجارة الخارجية السعودية، موضحاً لمفهوم اقتصاديات النقل وأهميته، ومبيناً للمشروعات الحيوية الخاصة بإنشاء خطوط النقل الحديدية التي ستنفذها المملكة، ومحللاً لأثر انشاء هذه المشروعات على التجارة الخارجية السعودية.

1- مفهوم اقتصاديات النقل وأهميته:

1-1 مفهوم اقتصاديات النقل:

تمارس خدمات النقل بمختلف أنواعه (البري، المائي، الجوي) دوراً حيوياً وفعالاً في دفع عملية الإنماء الاقتصادي والاجتماعي في كافة دول العالم، وذلك بغض النظر عن تباين الفلسفة الاقتصادية التي تعتنقها هذه الدول والتي تحدد بدورها نوعية ونطاق تدخل الدولة في النشاط الاقتصادي، وكذلك بغض النظر عن اختلاف أنماط التنمية الاقتصادية واستراتيجياتها المستهدفة. بحيث يمكن القول بأن خدمات النقل هي أساس التقدم الحضاري عامة والتقدم الاقتصادي بصفة خاصة إذ أن توفير وسائل النقل المناسبة هي ضرورة لا تقتصر على حمل ونقل البضائع والأشخاص فقط. بل أيضاً نقل المعارف والتقنيات من مكان لآخر عبر المسافات المتباينة بسرعة ومرونة وأمان وفق أقصر السبل والطرق وأيسرها بأقل تكلفة لتوليد وتعظيم المنافع الزمانية والمكانية الاستهلاكية والإنتاجية من أجل زيادة الإنتاج والتخصص وتوسيع نطاق السوق، مما يحقق وفورات اقتصادية هامة لمختلف الصناعات. كما يدعم نشاط النقل الاتصالات والعلاقات ويقارب بين الشعوب من خلال توثيق أواصر الجوار بتسهيل السفر ودعم الجوانب الاجتماعية بجانب الأنماط الاستهلاكية وزيادة التبادل التجاري سواء على المستوى المحلي أو الإقليمي أو العالمي. (أيوب، 2003: 15).

1-2 أهمية قطاع النقل:

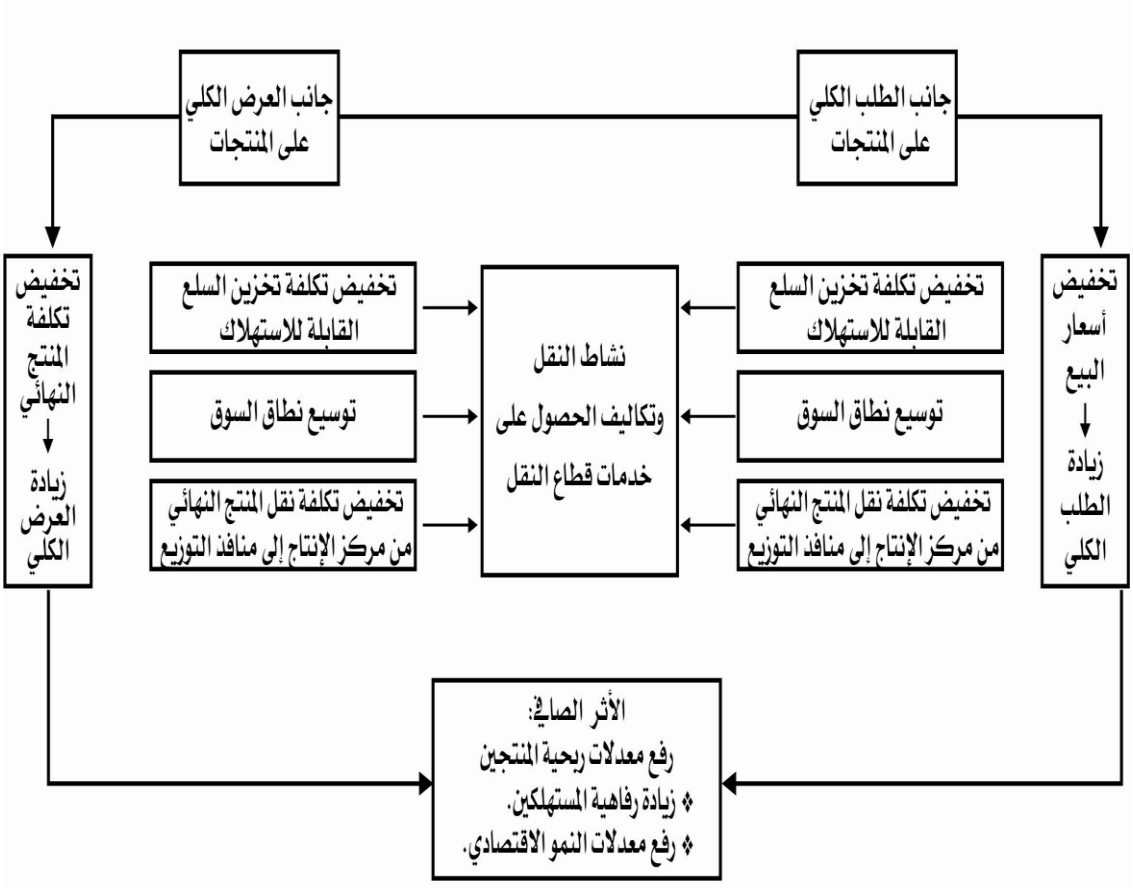
عند تحليل أهمية قطاع النقل، يمكن تحليل أهمية قطاع النقل وتكاليف الحصول على خدماته وذلك على مستوى الاقتصاد القومي ككل من جهة، وأهمية قطاع النقل وتكاليف الحصول على خدماته على مستوى الوحدات الإنتاجية من جهة أخرى.

أولاً: أهمية قطاع النقل على مستوى الاقتصاد القومي ككل:

1- المساهمة في زيارة معدلات التكوين الرأسمالي (المادي والبشري) حيث تعمل خدمات قطاع النقل على تيسير عملية انتقال المعرفة التكنولوجية التي تزداد فاعليتها في رفع معدلات النمو الاقتصادي إذا ما تم تجسيدها في شكل سلع ومعدلات إنتاجية، وفنون إنتاجية متطورة، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الطاقة الإنتاجية والتي تعد بدورها من أهم محددات التنمية الاقتصادية، وهو ما يفسر تزايد نسبة الإنفاق على قطاع النقل خاصة في الدول النامية، إذ بلغت نسبة الإنقاق على قطاع النقل بمختلف أنواعه ما يقرب من 40% من إجمالي الإنفاق على قطاع الخدمات المختلفة. (أيوب، 2003: 16-17).

2- العمل على تدعيم طاقة الدولة على التخصص وتقسيم العمل وتنظيم منافع ظاهرة المزايا النسبية في الإنتاج تؤدى إلى زيادة المنتجات (العرض) وتخفيض الأسعار وكذلك تحقيق فائض من المنتجات.

3- تحسين مركز ميزان المدفوعات من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية وتحقيق مزيد من العملات الأجنبية، تساعد في توفير الواردات من السلع الإنمائية التي يوجه جانب منها لتشجيع الصناعات التي تتخصص في إنتاج الصادرات من جهة وتوفير بدائل الواردات من جهة أخرى.



ثانياً: يوضح الشكل رقم (1) الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل وتكلفة الحصول على خدماته وذلك على مستوى الوحدات الإنتاجية، ومنه نتبين ما يلي (أيوب، 2003: 19-21):

1- تؤثر خدمات قطاع النقل على جانب العرض الكلي للمنتجات السلعية والخدمية من خلال:

- تيسير حصول المنتجين على خدمات عناصر الإنتاج بالكم والتوقيت الملائمين، الأمر الذي يؤدي إلى تخفيض نقل المواد الخام ومستلزمات الإنتاج سواء المحلية أو المستوردة.
- يساهم في تخفيض تكاليف النقل، والتي تعد أحد عناصر تكلفة الإنتاج الإجمالية، بالإضافة إلى تخفيض تكاليف التخزين في تخفيض التكلفة النهائية للمنتجات على نحو يترتب عليه تعظيم طاقة المنتجين على زيادة الإنتاج ومن ثم زيادة العرض الكلي من مختلف المنتجات.
- يساعد السلع المنتجة محلياً على تخطي الحواجز الجغرافية والوصول إلى الأسواق الخارجية والدخول في حلبة المنافسة الدولية. (White head , 1993). (Morton and Tulloch , 1978). (بتصرف).

2- تؤثر خدمات النقل على جانب الطلب الكلي من خلال:

- تخفيض تكلفة تخزين المنتجات القابلة للاستهلاك النهائي.
- توسيع نطاق الأسواق.
- تخفيض تكلفة نقل المنتجات النهائية من مراكز إنتاجها إلى منافذ توزيعها الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الطلب الكلي عليها.
- يترتب على توافر خدمات النقل بتكلفة ملائمة، زيادة جانب الطلب والعرض الكلي للمنتجات بما يحقق زيادة أرباح قطاع المنتجين علاوة على زيادة مستوى رفاهية المستهلكين بتعظيم المنافع الناتجة عن توافر احتياجاتهم الاستهلاكية.

كما يوضح لنا الجدول رقم (1) الأهمية الكامنة لوسائل النقل البري

الخصائص	النقل بالشاحنات على الطرق	النقل بالسكك الحديدية	النقل المائي الداخلي
1- تكلفة النقل			
* المسافات القصيرة (1-250 كم)	1	2	3
* المسافات المتوسطة والطويلة (250 – أقل من400 كم)	3	1	2
* المسافات الطويلة (أكثر من 400 كم)	3	2	1
2- السرعة في النقل (وقت الرحلة) من الباب للباب	1	2	3
3- القدرة على النقل من الباب للباب	1	3	3
4- عدد المواقع التي تخدمها الوسيلة	1	3	3
5- القدرة على الوفاء بالنقليات المنتظمة	1	2	3
6- التلف والفقد للبضائع أثناء النقل	1	1	2
7- التأثر بالأحوال الجوية	2	1	3
8- الأمان أثناء النقل	3	1	1
9- استخدام الطاقة	3	2	1
10- مستوى الاعتمادية على الوسيلة	1	1	2

1= الافضل 2= متوسط 3= الأسوأ المصدر: (التوني، بدون تاريخ)

2- مشروعات خطوط النقل الحديدية الجاري انشائها بالمملكة:

تشهد المملكة العربية السعودية متغيرات اقتصادية تستدعي جملة من الخطوات التطويرية في المجال الاقتصادي، ومن ضمن تلك الخطوات العمل على إنجاز أضخم شبكة للخطوط الحديدية في المملكة يتم من خلالها ر بط الموانئ الرئيسة بالمراكز الصناعية والتجمعات السكانية الممتدة في أقاليم وسط وشرق وغرب البلاد. (النصيح، 2013).

أوضح تقرير نُشر من البنك السعودى الفرنسي أن حجم مشروعات السكك الحديدية الجديدة التي بدأت الحكومة السعودية العمل على تنفيذها فعلياً منذ عام 2006 تقدر بنحو 118 مليار ريال (31.4 مليار دولار) وهي مشروعات محورية ذات أبعاد اقتصادية، وفيما يلي نوضح المشروعات الحيوية الخاصة بإنشاء خطوط النقل الحديدية الجاري انشائها بالمملكة.

2-1 الجسر البري:

سيُستخدم هذا الجسر البري الذي يبلغ طوله 950 كيلومترا من السكك الحديدية لنقل البضائع والمسافرين ويهدف إلى ربط البحر الأحمر بالخليج العربي، وتسهيل نقل حاويات السفن المتجهة إلى السوق المحلية والأسواق الخليجية الأخرى. ويشتمل هذا الجسر على خطين من السكك الحديدية يبدأ الأول من ميناء جدة الإسلامي وينتهي في الرياض، بينما يربط الثاني مدينة الجبيل الصناعية، وهو أحد أهم المراكز الصناعية في المملكة ومنطقة الخليج، ببقيّة هذا الجسر البري.

ويعد هذا المشروع الضخم من أهم عناصر البرنامج التوسعي الذي تبناه المجلس الاقتصادي الأعلى في المملكة (والذي سيتم من خلاله تحويل أصول وموظفي المؤسسة العامة للخطوط الحديدية إلى القطاع الخاص) وخصخصة المؤسسة، ويهدف إلى:

أ- ربط الموانئ السعودية الرئيسة الموجودة في جدة والرياض والدمام والجبيل بشبكة متطورة من السكك الحديدية بغرض تحقيق المنفعة القصوى لأفضلية نقل السلع والأفراد بواسطة القطارات، وتعميم هذه المنفعة على جميع أنحاء المملكة.

ب- توفير خدمة سريعة وآمنه وموثوقة لشحن كميات إضافية كبيرة من حاويات السفن المتجهة إلى السوق المحلية وإلى الأسواق الخليجية الأخرى. ويُقدّر الوزن الإجمالي لمحتويات حاويات السفن التي ستنقل عبر هذا الجسر البري بحوالي ثمانية ملايين طن سنوياً.

ج- وحسب الدراسات المعدة من قبل المؤسسة العامة للخطوط الحديدية يُتوقع أن يبلغ عدد حاويات السفن النموذجية التي سيتم نقلها عبر هذا الجسر البري في عام 2015 بحوالي 700 ألف حاوية مع إمكانية زيادة هذا العدد بنسبة تفوق المائة في المائة، مما يعني أن عدد الرحلات اليومية للقطارات السعودية سيناهز الست عشر رحلة. ويمتاز هذا المشروع بمنافع اقتصادية كبيرة وواضحة. إذ لا تستطيع المملكة تطوير سوقها المحلية بالفاعلية المطلوبة من دون امتلاك نظام متطور وفعال للسكك الحديدية لنقل البضائع والخدمات والأفراد بأمان وبأقل التكاليف الممكنة. ونظراً إلى مساحة المملكة الشاسعة لا ينبغي أن تظل الشاحنات والطائرات وسائل النقل الوحيدة في البلاد. كما أن الدولة السعودية تتحمل أعباء مالية كبيرة لصيانة شبكة الطرق القادمة فقط بسبب الأعداد الهائلة للشاحنات التي تستخدمها. وتسبب كثرة الشاحنات اختناقات وحوادث مرورية يمكن الحد منها عبر نقل البضائع بواسطة القطارات. (تقرير البنك السعودي الفرنسي، بدون تاريخ).

د- علاوة على ذلك، فإن توفير نظام للسكك الحديدية كبديل آمن ومريح وفعال ورخيص يسمح للمسافرين بالتنقل بين مختلف الأماكن بسرعة ويسر. كما أنّ الاقتصاديات المتقدمة كالولايات المتحدة وفرنسا وإسبانيا واليابان مثلاً، تعتمد بشكل كبير على أنظمة فعالة للسكك الحديدية. وينبغي على المملكة أن تُسرع في إنجاز شبكتها للسكك الحديدية لأنها ستمكنها من التواصل بفاعلية أكبر مع مختلف دول المنطقة. وستُمثل هذه الشبكة خياراً إضافياً وناجعاً للمصدرين وللناشطين في مجال إعادة التصدير. ومن أفضليات هذه الشبكة حقيقة أن المسافرين لن يعتمدوا

على السيارات والطائرات فقط عندما ينتقلون بين الدمام والرياض وبين الرياض وجدة. وقد تساهم هذه الشبكة أيضاً في تطوير السوق المحلية لأن أعداداً متزايدة من الناس ستختار السفر بالقطار عندما تريد قطع مسافات طويلة مما يزيد من استخدام سيارات الأجرة داخل المدن.

وكمركبات آلية للنقل البري، تمتاز القطارات بكفاءة عالية في استهلاك الطاقة، كما أن سطوح السكك الحديدية ناعمة وصلبة وتسير عليها عجلات القطارات باحتكاك ضئيل. وعلى سبيل المثال تستطيع الشاحنة النموذجية الحديثة نقل 113 طناً من السلع المحملة على عربتين لكل منهما أربع عجلات مطاطية، ما يجعل الاحتكاك بين هذه العجلات والطرقات كبيراً. في المقابل، تمثل مساحة التماس بين عجلة القطار والسكة الحديدية شريطاً ضيقاً لا يتجاوز عرضه بضعة مليمترات، ما يقلل الاحتكاك بشكل كبير. وتستطيع السكك الحديدية توزيع أوزان القاطرة والعربات وحمولتها بصورة منتظمة، ما يسمح لكل محور وعجلة بتحمل أوزان أكبر بكثير من تلك التي تتحملها عجلات ومحاور الشاحنات، الأمر الذي يحدّ من التآكل والأعطال خلال عملية النقل. كما تسمح هذه الميزة بتوفير الطاقة بالمقارنة مع وسائل النقل البري الأخرى، مثل النقل بواسطة الشاحنات التي تعتمد حركتها على الاحتكاك الكبير بين العجلات المطاطية والطريق. وتمتاز القطارات أيضاً بمساحات أمامية صغيرة بالمقارنة مع أحمالها، ما يخفف مقاومة الهواء واستهلاك الطاقة. بالإضافة إلى ذلك، تمتاز السكك الحديدية بقدرتها على توجيه العجلات والسماح للقطارات الطويلة للغاية التي يجرّها محرك واحد أو بضعة محركات ويقودها سائق واحد بالانسياب بأمان حتى على المنعطفات، الأمر الذي يخفض التكاليف من خلال تقليص الموارد البشرية اللازمة وتوفير الطاقة.
في المقابل تُعد أي شاحنة تجر أكثر من مقطورتين على الطرقان منظومة غير آمنة.

2-2 مشروع خط الحرمين السريع:

تقدر تكلفة المشروع بحوالي 42 مليار ريال، ويعد هذا المشروع من المشروعات الضرورية في الوقت الراهن للأسباب الآتية:

- تزايد أعداد الحجاج والمقيمين عام بعد آخر.
- تزايد أعداد المعتمرين الأجانب والمقيمين الذين يزورون مكة المكرمة والمدينة المنورة على مدار السنة ولاسيما في أوقات المواسم والإجازات والعطل.
- تخفيف الضغط والازدحام على الطرق الممتدة بين مكة المكرمة والمدينة المنورة ومنطقة جدة.
- الحد من التلوث الناجم عن عوادم السيارات والشاحنات.
- الراحة والأمان والسرعة التي توفرها القطارات.

إنّ مشروع خط الحرمين السريع مشروع حيوي بالنسبة لمستقبل المملكة ويهدف إلى رفع كفاءة المنطقة الغربية التي تعتمد على الحجاج بشكل كبير. وإذا كانت المملكة تريد توسيع السياحة الدينية على مر السنين وتسعى لتحسين نظام المواصلات الموجود في المنطقة الغربية وتعزيز كفاءته، فإن مشروع الحرمين للقطارات السريعة ضرورة ملحة، وليس ضرباً من الترف. فالمدن المزودة بأنظمة للسكك الحديدية تعزز قدرتها على رفع معدلات نموها الاقتصادي قياساً إلى المدن التي تفتقر إلى مثل هذه الأنظمة. وفي الحقيقة يظهر تاريخ الاقتصاد العالمي أن شبكات السكك الحديدية الفعالة سمحت للمدن برفع معدلات نمو إجمالي نواتجها المحلية. ومن المؤكد أن ربط مدينة الملك عبدالله الاقتصادية بشبكة من القطارات السريعة سيعزز فرص نموها وسيشجع الناس على العيش فيها، كما سيُمكن سكانها من التنقل بحرية أكبر.

3-2 مشروع خط الشمال:

تقدر تكلفته بحوالي 38 مليار ريال، ويبدأ هذا الخط من الشمال الغربي للمملكة ويمر عبر مناطق الجوف وحائل والقصيم والمجمعة (سدير الصناعية) وينتهي في الرياض، مع إمكانية توسيعه إلى حزم الجلاميد لنقل الفوسفات وإلى الزبيرة لنقل البوكسايت ثم إلى رأس الزور على الخليج، حيث سيتم بناء ميناء كبير لتصدير هذه الخامات المعدنية وسواها.

ويُعد هذا الخط ضرورة اقتصادية ليس فقط بالنسبة لجميع المدن التي يمر بها، بل أيضاً بالنسبة للمستقبل الاقتصادي لصناعة التعدين التي أطلقتها شركة " معادن" السعودية، لاسيما في مجال صناعة الألمونيوم. فمن دون شبكة فاعلة للسكك الحديدية، سيستحيل تحويل البوكسايت المستخرج من باطن الأرض إلى أوكسيد الألمونيوم بتكلفة معقولة، ومن دون توفير أوكسيد الألمونيوم بتكلفة معقولة، قد يستحيل تحقيق الأرباح المنشودة من بيع الألمونيوم الذي تنتجه شركة معادن. وهذا ما ينطبق أيضاً على المنشآت التي طورتها شركتا معادن وسابك لإنتاج الفوسفات الموجه للتصدير بشكل أساسي. ولايمكن نقل الفوسفات بتكلفة معقولة لكي يتسنى تصديره بأسعار تنافسية من دون شبكة سكك حديدية تربط حزم الجلاميد برأس الزور. ويمثل التعدين ركيزة جديدة للاقتصاد السعودي من شأنها أن تحول المملكة إلى منتج عالمي مهم للفوسفات والألمونيوم. وعندما تصل منشأة ثاني أمونيوم الفوسفات إلى طاقتها الإنتاجية القصوى ستنتج نحو 18 % من الإنتاج العالمي لهذه المادة. أخيراً، قد تُوسّع شبكة السكك الحديدية السعودية إلى الأردن، الأمر الذي سيفتح أسواقاً جديدة للسلع التي ستنتج خارج المملكة وداخلها وستصدر بسرعة إلى السوق الأردنية وعدد من الأسواق الأخرى الأبعد منها (تقرير البنك السعودي الفرنسي، بدون تاريخ).

لقد زادت المملكة مؤخراً إنتاجها من الأسمدة لتلبية الطلب العالمي المتزايد على الأغذية. وسيرتفع عدد سكان العالم إلى عشرة مليارات نسمة بحلول عام 2050، طبقاً للبيانات التي قدمها نائب الرئيس لوحدة الأسمدة في شركة سابك، وذلك أثناء مؤتمر الشركات الخليجية للصناعات البتروكيماوية والكيميائية، وللمقارنة، يشار إلى أن عدد سكان العالم بلغ 6.7 مليارات نسمة في عام 2008. (تقرير البنك الدولي، بدون تاريخ).

وستبنى منشأة لتحويل حامض الكبريتيك بتكلفة كلية تتراوح ما بين ملياري دولار وثلاثة مليارات دولار وذلك بهدف إنتاج 1.5 مليون طن سنوياً من حامض أكسيد الكبريتيك ؛ وهو عامل كيميائي مجفف.

وسيزداد الطلب على الأسمدة خلال السنوات الأربعين القادمة لأن حجم الطبقة المتوسطة العالمية سينمو، الأمر الذي سيرفع معدلات نمو استهلاك اللحوم والبيض، وستُربط أسعار الأغذية والطاقة الكهربائية على نحو متزايد بأسعار المحروقات التي تميل إلى الارتفاع، الأمر الذي سيعزز استخدام الأسمدة من جانب المزارعين بهدف رفع كفاءة أنشطتهم، كل هذه المؤشرات تعزز القيمة الاقتصادية العالية للسكك الحديدية وما ستحدثه من نقلة نوعية في الاقتصاد السعودي وتجارته الخارجية. (تقرير البنك السعودي الفرنسي، بدون تاريخ).

3- أثر انشاء الشبكة الحديدية بالمملكة على التجارة الخارجية السعودية:

يقوم قطاع النقل بالسكك الحديدية بوظيفة جوهرية وهامة بين مختلف قطاعات الاقتصاد القومي، فقطاع النقل بالسكك الحديدية يخلق نوعاً من التشابك الاقتصادي فيما بين القطاعات الأخرى، وبما يدعم هيكل الاقتصاد القومي.

ويعتبر هذا القطاع أحد الدعامات الأساسية للإنتاج، كما أن هناك علاقة وثيقة بين قطاع النقل بالسكك الحديدية والتقدم الاقتصادي، حيث أن الأخير مرهون بمدى التقدم والتطور في وسائل النقل، فتحسين ميزان المدفوعات عن طريق زيادة الصادرات يتوقف على مدى كفاءة خدمات النقل بالسكك الحديدية لما لها من تأثير على تكلفة التصدير وبالتالي أسعار الصادرات وتكلفة الحصول على الواردات.

ومن ناحية أخرى فإن قطاع النقل بالسكك الحديدية يقوم بدور هام في نقل المنتجات الزراعية القابلة للتصدير والتي تتمتع فيها الدولة بميزة نسبية. فالمنتج الزراعي يتم نقله من أماكن إنتاجه إلى حيث يخزن (في حالة القابلية للتخزين) ثم النقل إلى موانئ الشحن، بالإضافة إلى عمليات النقل الداخلي التي تتم في الميناء. وتمثل بذلك تكاليف النقل نسبة كبيرة من إجمالي تكلفة المنتجات الزراعية تصل في بعض الأحيان إلى 50% من السعر النهائي في الدول النامية، ومن ثم فإن ارتفاع تكاليف النقل قد يؤدي إلى ضياع الميزه النسبية التي تتمتع بها إحدى الدول وبالتالي إنخفاض القدرة التصديرية وما يترتب عليها من انخفاض في الناتج القومي.

وتكلفة النقل لها دور هام وحيوى في تحديد الموقع الأمثل لتوطن نشاط أو مشروع صناعي معين. وتشير الدراسات إلى أن النقل تزداد أهميته بصفة خاصة في توطن الصناعات التحويلية، حيث تصل نفقات النقل في هذه الصناعات إلى حوالي 42%. وتؤثر بالتالي تكلفة النقل الداخلي في تحديد أسعار المنتجات الصناعية، الأمر الذي يتطلب ضرورة العمل على خفض هذه التكاليف إلى أدنى حد ممكن وذلك لعدم الإضرار بالميزة التنافسية لمنتجات القطاع الصناعي عند تصديرها (التوني، بدون تاريخ).

ولاشك أن المشروعات الجديدة التي يجري تنفيذها بالمملكة ستؤدي بالدرجة الأولى وبشكل مباشر إلى خفض هائل في فاتورة النقل التي تتحملها الدولة السعودية، مما يسهم في خفض كلفة إنتاج السلع التصديرية وتوسيع فرصها في الأسواق العالمية وانخفاض تكلفة سلع الوارد لتصل إلى المستهلك الداخلى بأسعار معقولة لتحقيق رغباته ورفاهيته، هذا إلى جانب فتح الحدود على مصراعيها أمام حركة التبادل التجاري بشكل سهل وسريع، وبالتالي مضاعفة حجم التبادل التجاري إلى أرقام هائلة، ويؤمن البعض من أبرز الخبراء الدوليين المتخصصين في تخطيط وتصميم وانشاء شبكات السكك الحديدية أن إتمام المشروعات التي تبنتها حكومة المملكة سيحدث تحولاً في اقتصاد المملكة ويدفع بمعدلات النمو إلى آفاق أعلى بكثير مما هى عليه. ويجمع هؤلاء الخبراء على أن خطوط السكك الحديدية تمثل مستقبل النقل في المملكة بلا أي منافس على الإطلاق.

إن انشاء الشبكة الحديدية بالمملكة سيترك أثراً إيجابياً كبيراً، فبالإضافة إلى تخفيض تكلفة نقل البضائع والركاب ستستفيد المملكة من هذه المشروعات في صناعة التعدين ونقل المستخرجات من مواقعها إلى مرافئ التصدير. كما سيستفاد منها من خلال توفير فرص العمل للخريجين في التخصصات العلمية والمهنية المختلفة التي تتطلبها صناعة انشاء شبكات الخطوط الحديدية، تحريك عجلة النمو الصناعي، حيث سيسهم الخط الحديدي في ظهور صناعات جديدة يمكن أن تنشأ وتظهر مع تكامل الشبكة مثل صناعة التعدين وصناعات ثقيلة أخرى، بالإضافة إلى تخفيف الاختناقات المرورية والمساهمة في رفع مستوى السلامة على الطرق في المناطق التي يمر بها الخط الحديدي من خلال توفير بديل آخر للمسافرين عبر البر بين مناطق المملكة ولاسيما بالنسبة للمشاعر المقدسة. كما ستساهم هذه المشروعات في خدمة المنتج المحلي وزيادة الفرص التنافسية له أمام المنتجات القادمة من الخارج والتي تتمتع بمزايا نسبية.

كما ستترك هذه المشروعات أثراً كبيراً على إمكانات النقل لأنها ستعزز القدرة على نقل البضائع التي ستستورد من دول شرق آسيا عبر مرفأ الملك عبد العزيز في الدمام في الغالب، ومن أوروبا وأمريكا الشمالية عبر ميناء جدة الإسلامي، الأمر الذي سيعزز حركة الترانزيت (إعادة التصدير) وستنخفض تكاليف نقل السلع التي ستستوردها المنطقة عبر هذين الميناءين.

ويقدر عدد حاويات السفن التي سيتم نقلها أكثر من ثمانية ملايين طن من شحنات البضائع المستوردة عبر الموانئ إلى السوق السعودي وأسواق الدول المجاورة لها.

وعليه يمكن القول أن توفر شبكة فاعلة للسكك الحديدية بالمملكة سيسهل عملية تحويل البوكسايت المستخرج من باطن الأرض إلى أوكسيد الألمنيوم بتكلفة مناسبة ومعقولة وتحقق الأرباح المنشودة من بيع الألمنيوم الذي تنتجه شركة معادن. كما ستسهل الشبكة من إنتاج الفوسفات

الموجه للتصدير بتكلفة معقولة لكى يتسنى تصديره بأسعار تنافسية من خلال شبكة حديدية تربط حزم الجلاميد برأس الزور. إذاً انشاء الشبكة الحديدية من شأنها جعل المملكة العربية السعودية تتمتع بميزة نسبية في تجارتها الخارجية وتصبح منافس قوي في الأسواق الخارجية وتساهم في تحقيق المزيد من الرفاهية للمواطن السعودي.

الخاتمة

تم إلقاء الضوء على أثر انشاء خطوط النقل بالسكك الحديدية على التجارة الخارجية السعودية، وقد تناول البحث مفهوم اقتصاديات النقل وأهميته، ثم تناول ثانياً مشروعات خطوط النقل الحديدية الجاري انشائها بالمملكة، وتطرق ثالثاً لأثر انشاء الشبكة الحديدية بالمملكة على التجارة الخارجية السعودية.

ظهر من البحث أن الحكومة السعودية شرعت في تنفيذ مشروعات محورية ذات أبعاد اقتصادية تقدر تكلفتها بنحو 118مليار ريال، وتتمثل هذه المشروعات في الجسر البري الذي يبلغ طوله 950 كيلومتراً من السكك الحديدية لنقل البضائع والمسافرين ويهدف إلى ربط البحر الأحمر بالخليج العربي، وتسهيل نقل حاويات السفن المتجهة إلى السوق المحلية والأسواق الخارجية الأخرى. ويشتمل هذا الجسر على خطين من السكك الحديدية يبدأ الأول من ميناء جدة الإسلامي وينتهي في الرياض، بينما يربط الثاني مدنية الجبيل الصناعية ومنطقة الخليج.

أما المشروع الثاني فهو مشروع خط الحرمين السريع والذي يقدر تكلفته بحوالي 42 مليار ريال لخدمة الحجاج والمعتمرين والزائرين والمقيمين.

ويتمثل المشروع الثالث في مشروع خط الشمال والذي تقدر تكلفته بحوالي 38 مليار ريال، ويبدأ من الشمال الغربي للمملكة ويمر عبر مناطق الجوف وحائل والقصيم والمجمعة وينتهي في الرياض، مع إمكانية توسيعه إلى حزم الجلاميد لنقل الفوسفات وإلى الزبيرة لنقل البوكسايت ثم إلى رأس الزور على الخليج، حيث سيتم بناء ميناء كبير لتصدير هذه الخامات المعدنية وسواها.

وأوضح البحث أن هذه المشروعات ستؤدي وبشكل مباشر إلى تخفيض هائل في تكاليف النقل مما يسهم في تخفيض تكلفة إنتاج السلع التصديرية وتكلفة سلع الوارد لتصل إلى المستهلك الداخلي بأثمان مناسبة تلبي رغباته وطموحاته، هذا إلى جانب فتح الحدود على مصراعيها أمام حركة التبادل التجاري بشكل سهل وسريع وبالتالي مضاعفة حجم التبادل التجاري، كما ستستهم هذه المشروعات في ارتفاع معدلات النمو إلى آفاق أعلى بكثير مما هى عليه، وكما أوضح البحث أن هذه المشروعات سيكون لها مردود اقتصادي كبير على صناعة التعدين وعلى حل جزء كبير من مشكلة البطالة من خلال توفير فرص العمل للخريجين، كما ستسهم في خدمة المنتج المحلي وزيادة الفرص التنافسية له أمام المنتجات الخارجية التي تتمتع بمزايا نسبية. وستعزز هذه المشروعات حركة الترانزيت (إعادة التصدير) وستخفض تكاليف نقل السلع التي ستستوردها المنطقة عبر مرفأ الملك عبدالعزيز بالدمام وميناء جدة الإسلامي، فانشاء هذه المشروعات من شأنها جعل المملكة العربية السعودية تتمتع بميزة نسبية في تجارتها الخارجية وتصبح منافس قوى في الأسواق الخارجية، وتساهم في تحقيق رفاهية عالية للمواطن السعودي.

النتائج والتوصيات:

أولاً: النتائج:

1- وضح من خلال الدراسة أن المملكة تقوم على إنجاز أضخم شبكة للخطوط الحديدية تقدر تكلفتها بنحو 118 مليار ريال، يتم من خلالها ربط الموانئ الرئيسة بالمراكز الصناعية والمجمعات السكانية الممتدة في أقاليم وسط وشرق وغرب البلاد.
2- تتمثل المشروعات التي شرعت الحكومة السعودية في إنجازها في الجسر البري الذي يبلغ طوله 950 كيلومتراً من السكك الحديدية لنقل البضائع والمسافرين ويربط البحر الأحمر بالخليج العربي، أما المشروع الثاني فهو مشروع خط الحرمين السريع لخدمة الحجاج

والمعتمرين والزائرين والمقيمين، ثم مشروع خط الشمال الذي يخدم مناطق الجوف وحائل والقصيم والمجمعة، ويعد المستقبل الاقتصادي لصناعة التعدين والسبب الأساسي في بناء ميناء كبير لتصدير الخامات المعدنية كالفوسفات والبوكسايت وغيرها من الخامات المعدنية.

3- أشارت الدراسات المعدة من قبل المؤسسة العامة للخطوط الحديدية أن عدد حاويات السفن التي سيتم نقلها عبر الجسر البري في عام 2015 تقدر بحوالي 700 ألف حاوية مع إمكانية زيادة هذا العدد بنسبة تفوق المائة في المائة، ما يعني أن عدد الرحلات اليومية للقطارات سيناهز الست عشرة رحلة.

4- أوضح البحث أن انشاء هذه الشبكة الحديدية سيعمل على تخفيض المصروفات الهائلة التي تتحملها الدولة السعودية في صيانة الطرق القائمة فقط التي تستخدمها الشاحنات التي تتسبب في الحوادث والاختناقات المرورية.

5- أكد البحث أن انشاء خطوط النقل بالسكك الحديدية بالمملكة تسهم في خفض تكلفة إنتاج السلع التصديرية ويزيد من فرص منافستها في الأسواق الخارجية، كما تقلل من تكاليف السلع المستورده لتصل للمستهلك الداخلي بأثمان مناسبة ومعقولة.

6- تساعد هذه المشروعات في توفير فرص العمل للخريجين في التخصصات العلمية والمهنية، كما تساعد على تحريك عجلة النمو الصناعي مما تدفع معدلات النمو إلى آفاق أعلى بكثير مما هي عليه.

7- تساهم هذه المشروعات في رفع مستوى السلامة على الطرق في المناطق التي يمر بها الخط الحديدي وتحد من الازدحام والتلوث الناجم من عوادم السيارات والشاحنات.

8- ستعزز هذه المشروعات من حركة الترانزيت (إعادة التصدير).

9- إنشاء الشبكة الحديدية سيجعل المملكة العربية السعودية تتمتع بميزة نسبية في تجارتها الخارجية وتصبح منافس قوي في الأسواق الخارجية وتساهم في تحقيق المزيد من الرفاهية للمواطن السعودي.

ثانياً: التوصيات:

1- الإسراع في تنفيذ هذه المشروعات الحيوية الضخمة ذات العائد الاقتصادي الكبير لأنها تمثل مستقبل الاقتصاد السعودي وتجارته الخارجية.

2- العمل على مواصلة الجهود لزيادة تنفيذ المشروعات الحيوية في مجال السكك الحديدية في المملكة حتى تتحقق الريادة وتعم الفائدة داخلياً وخارجياً.

3- العمل على توفير أفضل خدمات السكك الحديدية والتي تشمل نقل البضائع والركاب والمعادن داخلياً وخارجياً.

4- العمل على تطوير البنية التحتية على أعلى مستوى في المناطق التي يمر بها الخط الحديدي لنجاح هذه المشروعات وتحقيق الأهداف التي من أجلها قامت.

5- العمل على تأهيل وتدريب الكوادر التى ستستوعبها هذه المشروعات لرفع كفاءة الخدمة ونجاحها.

6- الاهتمام بعمل المزيد من الأبحاث والدراسات في مجال انشاء خطوط النقل بالسكك الحديدية ومردودها الاقتصادي على الاقتصاد السعودي وتجارته الخارجية لمزيد من الجودة والتطوير وتحقيق الريادة الإقليمية والعالمية.

المراجـــع

- مختار، الفاتح (2005)، التجارة الخارجية في السودان وآثارها على ميزان المدفوعات، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة النيلين، الخرطوم .

- مختار، الفاتح (يوليو2006)، اقتصاديات النقل بالسكك الحديدية، مجلة عالم الاقتصاد، دار الدراسات الاقتصادية، الرياض، العدد (174) .
- العرض الاقتصادي، (2002)، وزارة المالية والاقتصاد الوطني، جمهورية السودان .
- أيوب، سميرة (2003)، اقتصاديات النقل - دراسة تمهيدية، الإسكندرية، الدار الجامعية .
- فتحي التوني، النقل متعدد الوسائط، التطبيقات والفوائد والتحديات، المعهد القومي للتخطيط، بدون تاريخ.
- النصيح، حامد (سبتمبر 2013)، شبكة السكك الحديدية تعيد توازنات التنمية على جميع المحاور، مجلة تجارة الرياض، العدد 612.
- تقرير البنك السعودي الفرنسي، بدون تاريخ.
- تقرير البنك الدولي، بدون تاريخ.

− G. White head, (1993),Commerce, Printed and bound in Great Britain by Athenaum Press.

− K. Morton and peter Tulloch ,(1978), Trade and Developing Countries , The over seas – Development Institute , London, Printed In Great Britain by Red wood Ltd , T. Bridge and Esher

****